

Renault Floride 1958–62

MOTOR – NYTT torsdag 22 augusti
Föregående onsdag 21 augusti

NyTeknik

1. ”Bränslecellsbilar kommer gå om batterielektriska”

Felix Björklund

2019-07-04 10:10

I längden kommer bränslecellsbilar vinna över batterielektriska elbilar, menar Felix Grass på teknikföretaget Continental. – Batteritekniken har enligt vår uppskattning begränsningar, säger han.



Ett bränslecellsfordon.

När det kommer till elektrifiering har de flesta tillverkare satsat på batterier. Tesla fick ett sådant genomslag med Model S att det inte gick att blunda för tekniken. Nu kapprustas det enormt bland de traditionella märkena.

Men alla är inte lika övertygade om att batterierna kommer vara den segrande tekniken i längden.

Felix Grass, talesperson för teknikföretaget Continental, en stor underleverantör inom bilindustrin, menar att batterier kommer med begränsningar och därför inte blir konkurrenskraftiga med fossildrivna alternativ. Det rapporterar tidningen Autoexpress.

– För köpare kommer det att vara svårt att acceptera en sådan bil, du betalar ett högre pris och får mindre bil – så de [batterielektriska bilar] kommer inte vara lätt att sälja, sade han på en konferens i Tyskland.

Läs mer: **Kiachefen: "Vi kommer ha det största spektrat på marknaden"**

Enligt Grass är elektrifiering ett måste för tillverkarna för att få ner sina utsläpp, men det är inte ett lätt pussel att lägga. Dagens batteriteknik har varit det som fått uppmärksamheten – men kan visa sig vara en färd in i en återvändsgränd. För batterier är dyra och det kan vara så att marknaden inte är beredd att betala priset.

Så när kan då bränsleceller bli det ledande alternativet?

– Bränsleceller är inte redo än. Vid 2030 ser vi de komma särskilt för personbilar som kör längre sträckor och lastbilar.

Uttalandet kan tyckas konstigt, särskilt då Felix Grass hänvisar till räckvidd som den stora begränsande faktorn för batterier. Det finns studier som visar att räckviddsångset främst är något som elbilsmotståndare eller de som inte har ägt en elbil drabbas av. Därtill menar flera att batterikostnaden kommer nå prisparitet med traditionella förbränningsmotorer inom kort.

Med det sagt, Grass är inte ensam i branschen om att vilja tona ner batterielektriska fordons inverkan. BMW:s utvecklingschef sa häromveckan att omställningen till elektrifierat är överhajpad, och att de såg förbränningsmotorn som relevant i flera årtionden framöver.

Därtill menar Toyota att bränslecellstekniken kommer rasa i pris, och att den har prisparitet med en elhybrid inom kort.

VÄTGAS SVERIGE

2. Vätgas-SUV från BMW rullar ut 2020

2019-08-14

Inom kort kommer BMW med en vätgas-SUV baserad på modellen BMW X5. Testprototypen utvecklas i samarbete med Toyota.



BMW har även tidigare testat vätgasdrift, ovan en prototyp baserad på BMW i8.

I början av 2020 kommer en mindre första serie av vätgasdrivna SUV:en rulla ut på vägarna, till 2025 beräknas serieproduktion av bilen vara igång.

3. Koenigsegg värvar Bugattidesigner – blir ny designchef

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-08-15, 11:22, uppdaterad 2019-08-15, 22:08

Koenigseggs nya designchef heter Alexander Selipanov. "Sasha", som han också kallas, har tidigare jobbat som exteriör designchef på Bugatti där han bland annat var med och tog fram Bugatti Chiron. Han har också jobbat med designen på Lamborghini Huracán och han kommer senast från en tjänst som chef för "global avancerad design" på Genesis – Hyundais lyxbilsmärke.



Christian von Koenigsegg och Alexander Selipanov.

Vid sidan av arbetet som designchef på Koenigsegg blir Alexander Selipanov också vd och chefsdesigner på nystartade designhuset Raw Design House i Ängelholm.
"Det är en dröm som går i uppfyllelse", säger Alexander Selipanov.
Christian von Koenigsegg är mycket nöjd med rekryteringen:
"Att vi kan anställa en sådan talang som Sasha säger en hel del om hur långt Koenigsegg har kommit. Jag ser fram emot att blanda Koenigseggs sätt att utveckla och designa bilar med Sashas erfarenhet och radikala metoder. Jag förväntar mig spektakulära reslutat", säger Christian von Koenigsegg.

Alexander "Sasha" Selipanov tillträder sina nya tjänster i oktober.



[Porsche 911 får en dos av Mission E från Bugattis designer]



[Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin]



[Koenigseggs nya modell får FreeValve-teknik och etanol-V8 på 2,9 liter med 1.050 hk]



[Nya Bugatti Chiron Sport är snabbare och lättare]



Patrik Lundin

4. Första intrycket av Ford GT: "Maxad och intensiv"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-16, 07:17

Exklusiv provkörning av Forden för 5,5 miljoner – och alla svenska bilar är sålda.



Av alla exotiska platser befinner sig vår testredaktör John Eriksson just nu i Tierp, på den kända dragracinganläggningen.

• Vad gör du där, egentligen?

"Jag är här för en exklusiv provkörning av Fords supersportbil GT. Det har körts STCC här förut och det är på deras asfaltsslinga vi kör."

• Och hur är Ford GT att köra?

"Som körupplevelse är det här tveklöst bland det mest maxade och intrycksintensiva jag varit med om. ALLT är uppskruvat till max när det gäller intryck: ljud, känsel, utseende... Alla kaross-delar och hela monocoquen är i kolfiber och det finns inte mycket ljudisolering, till exempel."

• Ford GT är ju ett modellnamn med ett ordentligt motorsportarv att förvalta. Är det något som känns?

"Just här idag har det inte varit så mycket om historien bakom Ford GT, utan bara en unik chans att få köra. Detta är också första gången svenska Ford har en GT på plats. Men visst märker man av att det finns ett motorsportarv."

• Vad kostar den, och hur många kommer till Sverige?

"Den kostar från 5,5 miljoner. De svenska bilarna är redan sålda, i första omgången kom fyra bilar och i andra omgången i slutet av förra året kom tolv bilar. Två av dem är levererade. Totalt byggs bara 1.350 bilar."

Hela den exklusiva provkörningen av Ford GT kommer publiceras på nätet för alla Premium-medlemmar. Den dyker också upp i pappersmagasinet.




Ford
FORD PERFORMANCE













RECHARGE

5. Jaguars knep för att sälja I-Pace – rabatt för Teslaägare

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-16, 13:11

Jaguar har haft svårt att sälja I-Pace på amerikansk mark. Faktum är att det varit en försäljningsmässig flopp, med endast 217 enheter sålda. Det är såklart en siffra som Jaguar inte är nöjd med. Därför försöker man nu med en något okonventionell metod för att få fart på försäljningen – rabatt till Teslaägare.



Personer som äger en Tesla eller bor i ett hushåll där det finns en Tesla får nu 3.000 dollar i rabatt om de köper en Jaguar I-Pace innan sista september. Det enda Jaguar kräver är ett registreringsbevis som visar på ägandet av en Tesla.

Den nya rabatten kan kombineras med andra rabatter på 5.000 dollar hos de amerikanska Jaguar-handlarna och ytterligare 7.000 dollar i elbilsbonus – vilket kanske gör att några nu väljer att vända blickarna mot Jaguar I-Pace.

Någon liknande kan vi inte vänta oss i Sverige, meddelar Jaguar Land Rover i ett mail till Recharge. Faktum är att det i Sverige, till dags dato, har sålts 216 Jaguar I-Pace. Alltså bara en färre än i USA, som ju är en avsevärt mycket större marknad.

Vårt räckviddstest avslöjar: Jaguar I-Pace misslyckas igen

Jaguar inleder utredning efter fiasko i elbilstävling

Test: Jaguar I-Pace och Tesla Model S – mot laddhybriden Volvo V90

Vårt räckviddstest avslöjar: Jaguar I-Pace misslyckas igen

Feber

6. Corvette C8 kostar från 59 995 dollar

Av Bobby Green 2019-08-15 kl 16:20

Chevrolet har nu släppt priserna på nya Corvette C8 som lanseras tidigt nästa vår.



***FILM**: https://youtu.be/9k8e0hso8Zo*

Priset börjar på 59,995 dollar vilket i svenska pengar blir 576.767 kronor. Det kommer den ju inte att kosta när den går att köpa här såklart, men det är ändå ett bra pris för bilen om du bor i staterna. Här får du en mullig V8:a på 490 hästar i en sportig mittmotorbil med dubbelkopplingslåda och bakhjulsdrift. Elstyrda sportstolar i läder, dubbla klimatzoner, parkeringssensorer, Brembo-bromsar, instrumentkluster på tolv tum och pekskärm på åtta tum med Apple CarPlay och Android Auto är standard. Känns som ganska mycket för pengarna eller?
via Autoevolutionchevrolet.com +

Här är nya Corvette C8!
Första Corvetten med mittmotor

Nya Corvette C8 i princip utsåld
Hoppsan!

Nya Corvette i det vilda
Vad tycks?

Bobby Green

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Mazda MX-5 fyller 30 år – firas på söndag

Peter Klemensberger

16 augusti 2019

Succéroadstern Mazda MX-5 Miata fyller 30 år och uppmärksammas här hemma i Sverige med en stor träff nu på söndag.



Gapar kalendern tom på söndag? Då kan du bege dig till Wenngarns slott norr om Sigtuna och ta del i 30-årsfirandet av bilmodellen Mazda MX-5, eller Miata om du så vill.
Arrangör är Svenska Miataklubben och de räknar med att över hundra bilar dyker upp (när detta skrivs är 115 ekipage anmälda), bland annat minst två exemplar av den jubileumsmodell som vi har skrivit om här på Teknikens Världs sajt och som du kan se i galleriet nedan.

LÄS MER: Vi kör Mazda MX-5 Roadster Sport Skyactiv-G 2,0

MX-5 har sedan debuten 1989 tillverkats i över en miljon exemplar i fyra generationer: NA, NB, NC och ND. Under resans gång har bilen även presenterats med fällbar hardtop och som donator till en Fiatmodell.
Som förberedelse inför träffen eller som tröst för att du inte kan närvara – här är vår provkörning av Mazda MX-5 Miata generation ett.

GALLERI
Mazda MX-5 30th Anniversary Edition
12 bilder

8. I vinter stoppas gamla dieselbilar i Stockholm

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 16 aug 2019 10:48

Det är förbjudet att köra med dubbade vinterdäck på Hornsgatan i Stockholm och i vinter blir det också ett förbud mot äldre dieselbilar på samma gata.
– En majoritet i stadsfullmäktige är för att införa miljözoner från och med 1 februari 2020, säger Stockholms trafikborgarråd Daniel Helldén.



Från 1 februari ska det bli förbjudet att köra med äldre dieselbilar på Hornsgatan i Stockholm, enligt Daniel Helldén.

De omtvistade miljözonerna är några månader bort. Redan den 1 februari 2020 kan det bli förbjudet att köra med bilar med höga utsläppsvärden på utvalda gator.

Stockholms trafikborgarråd Daniel Helldén räknar med att stadsfullmäktige i Stockholm klubbar igenom miljözonerna på sitt sammanträde den 2 september.

– Vi röstade om miljözonerna redan i juni och då blev det en minoritetsremiss. Men det kan det bara bli en gång och då det finns en majoritet i fullmäktige så kommer det den 2 september att tas beslut. Vi har miljözoner på Hornsgatan i Stockholm från och med den 1 februari.

Trafiknämnden i Stockholm beslutade redan i april i år att införa miljözoner. Beslutet kom efter ett regeringsbeslut i mars 2018 om bestämmanderätten samt hur de olika zonerna ska utformas. Men för att införa zonerna krävdes också ett beslut i fullmäktige.

LÄS ÄVEN: Så vill Helldén minska antalet bilar i huvudstaden

Zonen skärps 1 juli 2022

Stockholms stad vill inför en så kallad miljözon 2 på Hornsgatan vilket betyder ett förbud mot fordon med avgasrening äldre än motsvarande Euro 5 eller Euro 6.

Regeringen beslutade också 2018 om en automatisk uppgradering av kraven som i miljözon 2 förbjuder dieselbilar och elhybrider med dieselmotor med avgasrening äldre än Euro 6 från och med 1 juli 2022. Skärpningen gäller inte bensinbilar, elhybrider och laddhybrider med bensinmotor, gasbilar eller etanolbilar. Där är lägsta tillåtna reningsnivå Euro 5 även efter 2022.

I vintras fick Daniel Helldén – efter avslöjanden i Dagens Nyheter och Dagens industri – kritik för att han ska ha försökt att gömma undan en utredning gjord av trafikkontoret och miljöförvaltningen. Utredningen visade att kostnaden för att införa miljözoner på Hornsgatan översteg nyttan. Trafikkontorets dåvarande chef Jonas Eliasson fick sparken av kommunstyrelsen vid årsskiftet. Enligt vissa uppgifter låg Helldén bakom sparkningen av Eliasson som ska ha varit alltför kritisk mot miljözonerna.

Daniel Helldén har tillbakavisat den kritiken och hänvisat till stadsdirektören Magdalena Bosson.

LÄS ÄVEN: ”Miljözoner behövs – men förbud mest ett tomt hot”

Halva bilparken förbjuds

Socialdemokraterna i stadsfullmäktige låg bakom minoritetsremissen i juni och fick med Eliassons utredning när ärendet gick ut på remiss. Men det tycks inte ha påverkat resultatet.

Med hjälp av bland andra Moderaterna, som var mycket kritiska till Helldéns miljözoner före valet 2018, ser det ut att bli ett förbud mot äldre bilar på Hornsgatan i Stockholm från och med 1 februari 2020.

Enligt analysföretaget Vroom kommer sju av tio bilar som är i trafik i dag inte att klara de tuffa miljökraven i Miljözon 2 efter 2022. Med normal utveckling av bilparken kommer 57 procent av bilparken att få köra i Miljözon 2 efter 1 februari nästa år men bara 55 procent av bilparken efter 1 juli 2022.

Det kommer, enligt regeringens förslag, vara tillåtet att korsa Hornsgatan med en annars otillåten bil.

LÄS ÄVEN: Så kan miljözoner i Stockholm försämra miljön

Jan-Erik Berggren

9. Bullitts Mustang gömdes i 45 år - säljs rekorddyrt

Redaktören bytbil 2019-08-16

Köpte äkta filmbilen för 6000 dollar - kommer göra familjen stenrik



Steve McQueens legendariska Ford Mustang från "Bullitt" var försvunnen och gömd i ett garage i 45 år. Nu söker den ikoniska bilen som förändrade filmhistorien en ny ägare. Priset väntas bli rekordhögt.

Den legendariska Ford Mustang GT:n från 1968 från Steve McQueen-filmen "Bullitt" kommer att säljas, meddelar auktionsföretaget Mecum. Auktionen hålls i januari.

Bilen blev världsberömd när McQueen och stuntmännen jagade igenom gatorna i San Francisco i den gröna Mustangen för att skapa filmhistoriens mest ikoniska biljakt. Den tio minuter långa scenen är filmhistoria och förvandlade den gröna Mustangen till en ikon.

I decennier efter filmen var "Bullitts" Mustang förvsvunnen. I januari 2018 hittades bilen när Sean Kiernan avslöjade att den hade funnits i familjens garage under årtionden. Hans pappa köpte bilen för endast 6 000 dollar på 1970-talet.

Bilen har varit på världsturné sedan den visades på nytt på Detroit Auto Show för "Bullitts" 50-årsjubileum. Muistangen har såväl stått uppställd i en monter framför Vita Huset som varit med i ett avsnitt av Jay Lenos motorshow.

I ett Instagram-inlägg onsdag berättar Kiernan om familjens beslut:

–Jag kan lova att vi har tänkt detta tillsammans och beslutat att detta är det bästa för familjen. Bullitt har varit en del av min familj i 45 år och vi har firat henne på det bästa sättet som möjligt, och nu kommer det att få en ny roll och ny mening för den framtida ägaren."

Kiernan kan räkna med att bilen som hans pappa köpte för 6000 dollar kommer att göra familjen ekonomiskt oberoende. **Priset väntas bli minst 40-50 miljoner kronor**. Endast en skinnjacka som McQueen bar i Bullitt såldes för **åtta miljoner kronor**.



Auktionsbolaget Mecum förväntar sig att Bullitt Mustangen kommer att bli ”den mest värdefulla amerikansk-tillverkade samlarbilen som någonsin sålts på auktion.”

Bilen har även inspirerat Ford till en Mustang Bullitt specialutgåva. Hela produktionen hjälpte till att fira filmens 50-årsjubileum.

Relaterade artiklar



[Ford Mustang Bullitt är grön]



[Ford Mustang Bullitt kommer hit]



[Lucka 24: Så blev Mustangen odödlig]

10. Fortkörare fångas med falluckor – nu på väg till Stockholm

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-16, 11:24

En ny typ av farthinder ska införas i Stockholm. Det fungerar ungefär som en fallucka som öppnas nedåt om en sensor märker av att bilen kör för fort.



För förare som håller hastighetsgränsen fälls inte luckan ned och då känns ingenting. Det är en fördel inte minst för busschaufförer där fasta farthinder annars kan leda till problem.

Planen är att införa farthindren i höst, skriver SVT. De kostar ungefär hälften så mycket som en fartkamera.

"Vanliga gupp ställer till det för bussar och utryckningsfordon. Busschaufförer skadas av att det skumpar för mycket. Om de kör i rätt hastighet händer inget", säger Daniel Helldén (MP), trafikborgarråd i Stockholm, till SVT.

Den här typen av "dynamiska farthinder", som de kallas, har redan testats och införts i flera andra städer – till exempel Linköping och Malmö. Daniel Helldén förklarade redan 2017 att han ville införa hindren i Stockholm.

Utryckningsfordon kan programmera styrningen i falluckorna. Med hjälp av en transponder signalerar utryckningsfordonet att luckorna inte ska öppnas.

Ny fallucka ska skrämma fortkörare

Falluckor ska stoppa fortkörare

Actibump – brutalt farthinder med fallucka – blir allt populärare

Feber

11. Fransk solväg ser ut att bli ett fiasko

Av Wille Wilhelmsson

2019-08-16 kl 18:40

Rätt mycket som inte gick som man hade hoppats



Så här såg den franska solvägen ut när den invigdes 2016

För tre år sedan skrev vi om att [världens första väg belagd med solcellspaneler] hade öppnat för trafik i den lilla franska byn Tourouvre-au-Perche. På vägen fanns då 2.800 kvadratmeter solcellspaneler och förhoppningen var att dessa skulle kunna generera elektricitet som skulle kunna driva byns gatubelysning.

Nu så här nästan tre år senare så verkar det dock som om projektet blivit långt ifrån lyckat. Franska Le Monde rapporterar nu att solvägen bara genererat hälften så mycket elektricitet som man hade hoppats på. Förutom det så har det blivit problem med underhållet på vägen och en del av vägen ansågs ha blivit så skadad att det inte ens var lönt att reparera den. Som om inte det vore nog så har bullernivån ökat så pass mycket när bilarna kör på solcells-beläggningen att man har fått sänka hastigheten till 70 km/h på vägen.

Redan när projektet, som har kostat cirka 5 miljoner euro, drog igång kritiserades det för att det var för dyrt. Projektet fick även kritik för att solcellspaneler som ligger horisontellt på marken är mindre effektiva än vinklade solcellspaneler som till exempel återfinns på hustak. Vi har även tidigare skrivit om en undersökning som visade på att det aktuella projektet **inte var särskilt effektivt** jämfört med andra solalternativ som till exempel solfarmar.

När projektet i Tourouvre-au-Perche lanserades 2016 så sa den dåvarande franska miljöministern Ségolène Royal att man planerade att bygga 100 mil solvägar i Frankrike om det hela skulle visa sig bli ett lyckat projekt. Nu verkar så inte ha blivit fallet och jag antar att Frankrike kommer att avvakta med att bygga fler solvägar tillsvidare. Företaget Colas som byggde vägen i Tourouvre-au-Perche uppger nu att systemet inte var moget för urban trafik och att det inte är något man kommer kommersialisera.



Världens första solcellsväg invigd
Finns i en liten by i Frankrike



Solvägar verkar inte särskilt effektivt
Billigare och effektivare att bygga solfarmar



Kina bygger solvägar
Kanske kan ladda bilar trådlöst i framtiden

HÖGSTA VÄXELN

12. Tio favoriter under Monterey Car Week

Av Karl Cajmatz 15 augusti, 2019

Klassiker som kan ta kol på vilken plånbok som helst



Som liten ärvde jag ett gäng leksaksbilar från mina äldre kusiner. Bland dessa fanns en liten Ferrari 250 GTO, med mycket av sin färg avskavd, som tack vare sina linjer ändock tidigt blev en favorit. Några år senare upptäckte jag att jag inte var ensam i denna fascination, och dessutom att Ferrari tillverkat alldeles för få exemplar för allmänhetens bästa. Det blev en kalldusch till läxa i utbud och efterfrågan jag sent ska glömma. Som tur är finns det andra bilar som är värda att gå och sukta efter, och några av de allra mest exklusiva byter ägare under Monterey Car Week som just nu äger rum i Kalifornien. Av de förväntat dyraste bilarna som ska bjudas ut följer nedan mina tio favoriter.

Aston Martin DB4GT – 1961



Denna Aston Martin, som är en ban-anpassad DB4, är lackad i den nästan kriminellt vackra kulören Racing Almond Green. Jämfört med vanliga DB4 är GT lite kortad, främst i dörrarna, och har mer aerodynamiska strålkastare, som på DB5. Vill man ha en chans att köpa den här pärlan på RM-Sotheby's auktion gör man bäst i att ha minst 30 miljoner kronor till sitt förfogande.

Alfa Romeo Tipo 256 Coupe – 1939



Med sin lutande, svepande front och långa framskärmar får den här Alfa Romeon samtida bilar att se ut som T-Fordar. På insidan märker man av tillverkarens arv av att skapa vacker instrumentering, som tyvärr gått lite förlorat i deras senaste modeller vilka vi dock av andra skäl gillar skarpt. Bilen säljs via Gooding & Company.

Ferrari 250 GT Tour de France Berlinetta – 1958



Också denna bil säljs via Gooding & Company. Som enda Tour de France-Ferrari som levererades till Sverige, såldes det här exemplaret av Ferrari-handlaren Tore Bjurström i Örebro till den svenske racerföraren Sture Nottorp. Han ställde upp i 1958 års upplaga av Tour de Reims, men gick aldrig i mål.

Porsche 718 RS 60 Werks – 1960



Med ett förväntat slutpris på runt 60 miljoner kronor hos RM-Sotheby's är denna 718 inte att förväxla med nuvarande instegs-Porsche. Den här är en av bara fyra bilar i detta utförande, som har körts av bland andra Stirling Moss, Graham Hill och Jo Bonnier.

Alfa Romeo 6C 3000 CM Superflow IV – 1953



Gooding & Company auktionerar ut denna Alfa, vars modellnamn sträcker sig längre än de smakfulla Lincoln Towncar-limousinerna utanför Golden Hits. Inuti den eleganta glasbubblan sitter man minst sagt blottad, men skulle olyckan vara framme lämnar man i alla fall jordelivet med svåröverträffad stil. Denna biljett till himmelens portar kommer troligtvis att klubbas för runt 70 miljoner kronor.

Ford GT40 Roadster Prototype – 1965



Denna förelöpare till Fords regeringstid på Circuit de la Sarthe är den första av fyra taklösa prototyper. Den är nog ungefär lika poppis bland trafiksäkerhetsguruer som Alfan ovan, men vad gör det när den har rattats av självaste Ken Miles? Att känna vinden i håret i denna historiska bil kommer att fordra ungefär tio miljoner mer än bilen ovan på RM-Sotheby’s auktion.

Ferrari 250 GT SWB Berlinetta – 1962



Det här är det närmsta en 250 GTO man kommer i Monterey. Att bilen kostar omkring 90 miljoner är uppseendeväckande med tanke på att den med 165 tillverkade exemplar är en dussinbil i sammanhanget. Den måste alltså vara hur bra som helst.

Ferrari 250 GT LWB California Spider – 1958



Om det är något jag lärt mig under mina studier av det italienska språket är det att ”250” och ”bellissimo” är synonymer. Kolla bara in den här hajen till cabriolet! Karossen är gjord av Scaglietti, och är enligt mig extra förförisk tack vare avsaknaden av tak i kombination med den långa hjulbasen. Bilen säljs via RM-Sotheby's.

Porsche Typ 64 – 1939



Typ 64 är den första bilen att någonsin bära Porsche-namnet. Karossen är handgjord i aluminium, och bilen drivs framåt av en simpel boxerfyra från Volkswagen. Att denna bil – som tillverkades i tre exemplar, varav detta är det enda i originalskick – i första hand var en studie i aerodynamik ter sig uppenbart. Priset lär utan problem landa på 200 miljoner kronor eller mer.

GRANTURISMO

13. Jaguar XJS

Gran Turismo Magazine nr.5 2012

Det finns som bekant en mängd orsaker till att man väljer en speciell bilmodell, och numera kan ett klipp på YouTube vara en avgörande faktor i sammanhanget.



Ett klipp på knappa tre minuter från när Tom Walkinshaw kör ett kvalvarv på Bathurst fantastiska racerbana i Australien med en Jaguar XJS var tillräckligt övertygande för att få vår fotograf Peter Gunnars att börja surfa loss på just den bilmodellen. Den osannolika bilden av den stora lyxkryssaren, omväxlande driftande och dansande på två hjul genom svängarna, gick aldrig att frigöra sig ifrån. I synnerhet inte när bilderna ackompanjerades av ett snörvligt ylande från en V12:a med avgaspiporna petande ut under dörrtrösklarnas framkant.

Det var ett par år sedan som Peter slog till, och troligen var timingen perfekt. Redan när XJ-S (senare förenklat till XJS) debuterade 1975 var den en inte så liten besvikelse efter E-type, en bilmodell som redan under sin livstid blev en så upphöjd ikon att den i praktiken blev omöjlig att ersätta. Baksmällan efter E-typefesten gav aldrig efterträdaren en fair chans, och XJS fick under sina 22 levnadsår finna sig i att leva i de stora värdefallens solkiga rike. Ett rike som Jaguars stora limousiner redan var väl bekanta med.

Kanske var det med den bakgrunden ändå rätt att välja en helt annan väg för XKE-ersättaren, bort från det renodlade sportvagnskonceptet mot en lika renodlad Gran Turismo gjord för långa och snabba resor. Jämförelsen med E-type skulle helt enkelt inte behöva uppstå. Dessutom kunde den tekniskt baseras på XJ-sedanen och dela de flesta komponenter med limousinen, vilket inte skadade i en tid när den brittiska bilindustrin var hårt pressad av lönsamhetsproblem.

Timingen för introduktionen var – till skillnad från Peters klipp som vi återkommer till – illa vald, gränsande till en katastrof. I mitten av 70-talet slog den första och största oljekrisen till i världen, och att då introducera en bil med en 5,3-liters V12-motor som det enda alternativet gränsade till sinnessvagt i mångas ögon. Under de sex första produktionsåren såldes bara 14.800 XJS, alltså bara 2 500 exemplar per år i snitt, och modellen såg ett tag ut att kunna bli kvarnstenen runt Jaguars redan plågade hals.



Kritik riktades initialt både mot designen i allmänhet och de stora C-stolparna som ansågs skymma sikten och ge bilen ett klumpigt intryck i synnerhet. Kupén var, i förhållande till bilens yttermått, ganska trång och baksätet oanvänbart för andra än barn, vilket med tanke på att karossen är nästan fem meter lång ansågs pinsamt dåligt. Att den också fick kritik för sin glupande bränsletörst och svajiga byggkvalitet var väl mindre oväntat – Jaguar hade klara kvalitetsproblem i produktionen vid den här tiden.



Det intressanta med XJS-modellen är kanske att den vann i längden i kundernas ögon. När den första rejäla uppgraderingen kom 1981, med en helt omarbetad motor med nya förbränningsrum och hög kompression som hjälpte till att både öka effekten och sänka bränsleförbrukningen, tog försäljningen fart. 1983 kom en version med 3,6-literssexan från XJ-serien, vilket åter gav kunden en möjlighet att köra XJS med manuell låda (ett fåtal V12:or byggdes med manuell låda under det första produktionsåret), och samma år erbjöds också en cabriocoach-variant som bara gick att öppna bakom mittstolpen. Försäljningen av öppna bilar hade mer eller mindre kollapsat under 1970-talet, och det skulle dröja fram till slutet av 1980-talet innan den sköt fart igen.

I USA började en fristående karossbyggare kapa taket på XJS-coupén 1986, och därför finns en del (närmare 900 exemplar byggdes) öppna bilar på marknaden i Nordamerika med tidigare datering än när fabriken själva började bygga "fullcabbar" 1988. Den öppna XJS var både estetiskt lyckad och gav modellen en nytändning för andra gången – försäljningen av Convertible utklassade Coupén och 13 år efter debuten tycktes XJS äntligen ha hittat sin plats på marknaden för stora lyxcoupéer och -cabbar.

Fortfarande idag är intresset för convertiblemodellen betydligt större än för coupén, vilket inte minst återspeglas i dagens prisbild där de öppna bilarna oftast är 50 procent dyrare än coupéerna, och ibland är skillnaderna ännu större. Av de totalt dryga 115 000 XJS som har byggts är 35 000 öppna, varav 5 000 av den udda cabriocoachtypen.

Ännu mer udda, och därmed intressantare ur samlarhorisont, är kanske XJR-S-modellen som byggdes mellan 1988 och 1993 av Jaguar-Sport, ett samägt bolag mellan Jaguar och Tom Walkinshaw Racing, TWR. Bilen togs snabbt fram för att fira Jaguars Le Mans-seger 1988, och var under dess två första produktionsår i stort sett bara en kosmetiskt lätt modifierad Coupé med ett aerokit, inklusive vinge på bakluckan.

Från hösten 1989 introducerades en trimmad och förstorad V12- motor i XJR-S, på sex liters volym och med effekten höjd från 295 till 314 hästar (senare 329 hk). Totalt byggdes 1 130 exemplar av XJR-S, varav 350 gjordes med den vanliga 5,3-literstolvan. Tyvärr fanns aldrig möjlighet att välja en manuell låda till denna prestandamodell, vilket annars kunde ha förändrat dess karaktär en del. Som samlarobjekt är den naturligtvis av större intresse (och dyrare) än en vanlig Coupé.



XJ-SC var en hybrid mellan cabriolet och targa



Shooting brake-verionen Eventer tillverkad av Lynx

Den som är ute efter en verkligt udda version av XJS bör titta på den vackra och välbyggda shooting brake-specialaren Eventer som tillverkades av Lynx under senare delen av 1980-talet. Bara 67 lär ha byggts, och priset ofta resonabelt.

När vår eminente fotograf Gunnars började leta efter en XJS till sitt eget hushåll drog sig uppmärksamheten mot 1990-talarna, och det av flera skäl. Efter Fords köp av Jaguar 1989 inleddes ett arbete för att förbättra den svajiga byggkvaliteten och när modellen fick sin tredje och mest genomgripande ansiktslyftning 1991 var XJS nu en bättre bil än någonsin. Dessutom introducerades den med den moderna och mycket driftsäkra fyraliterssexan på 225 hästar, som för första gången fick XJS att notera anständiga förbrukningssiffror.

Trots att V12-tolvan förstorades till sex liter med strax över 300 hästar, matchades den i stort sett av en manuellt växlad lättare sexa prestandamässigt. Ska man köpa en XJS för att åka är det ingen tvekan om att man ska välja det mindre motoralternativet, och gärna årsmodell 1994 eller senare, då motorn uppgraderades ytterligare.

Peter lyckades hitta en fräsch 1992:a för 30 000 kronor – ett jätteklipp som knappast är möjligt att bättra idag. Men fortfarande är Jaguar XJS ett lågriskköp med stor potential i framtiden.



Jaguar XJ Diamond Edition (X351) 2012

***Video*: Tom Walkinshaw runt Bathurst med Jaguar XJ-S: https://youtu.be/M9I7GWlIPFY**

Gunnar Dackevall

Klassiker

14. Grattis VW Passat!

Publicerad 22 augusti

Idag när Henrika och Henrietta har namnsdag i den vanliga världen väljer vi att berätta om Volkswagen Passat.



Carat, Dasher, Santana, Quantum, Magotan och Carat är andra namn för Volkswagen Passat eller speciella derivat av denna VW-världsmedborgare som nu är inne på sin sjunde generation. Behöver vi säga att namnet är kommet av den berömda passad-vinden?

Jämte Golf (som presenterades ett år senare) var Passat modellen som fick ett helt felnavigerat Volkswagen på banan igen, med framhjulsdrift, vattenkylning frontmonterad maskin och funktionell teknik väl anpassad för masstillverkning. Anfadern var K70, som började sitt liv som en tilltänkt NSU-modell.

Med alla tekniska byggbitar i ordning och Volkswagens rutin av verklig stordrift och rationalisering blev Passat och de andra syskonen stora framgångar. Detta var inledningen på företagets målinriktade satsning på gemensam plattformar som kom att bli ett vinnarkoncept.

Passat presenterades i maj 1973 - ett år efter syskonet Audi 80 - och även om den fanns i ett flertal kulörer är kanske Baligrön den man främst förknippar med Passat.

Designer var golfpappan Giorgetto Giugiaro. Till en början fanns den i två- och fyrdörrars utförande. Snart kom herrgårdsversionen Variant.

Tunnaste motorn i begynnelsen var en 55-hästars 1 297-kubikare. Trots karossformen var bilen en "sedan" med liten baklucka. Varsågod och leta upp en fin sådan idag - nära nog omöjligt.

Över 2 miljoner tillverkades av första generationen.

Nästa generation avlöste till årsmodell 1981 och fanns till 1988. Plattformen kalldes B2. Under den här perioden introducerades koncernens femcylindriga motor i Passat och utöver de invanda karossversionerna kunde en Passat också ha konventionell bagageutrymme, en klassisk men inte direkt vacker sedan.

Vi stannar där. De nyare generationerna får vila ett tag till vad oss på Klassiker anbelangar. Däremot kan vi inte nog understryka att den lite kartongvikta och väldigt karaktärsfulla generation ett är ett kort att satsa på – alltid med de typiska hålade plåtfälgarna utan navkapsel.



Variant lät vänta på sig till 1978. Alltid simpla plåthjul. VW var mästare i standardisering. Den starkaste motorn i generation ett var 110 hästaren som gjorde ett snabbt mellanspel 1979-80.



En mildmodifiering. 1980-talets Passat fick lite flottare front och större baklyktor. Ett koncernbeslut togs också om att det var tillåtet med lite olika typer av fälgar.



Med generation två underströks de praktiska egenskaperna. Nu var halvkombikarossen med fyra dörrar den som gjorde modellen bäst rättvisa. En genomhygglig vardagsvagn.



Ännu snäppet mer praktisk var Variant.
Plåtfälgar igen - vad annars? - men nu med lite sportigare touch.



Volkswagen Passat VR6 Variant UK-spec (B3) 1991-93

15. Columbia Electric Runabout





16. Lediga befattningar

Tekniker för framdrivningsoperativsystem - Ref: 176

[Logga in och ansökan]()

NEVS, Trollhättan

Operational - Tribe

Forma rörlighet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för färdigheter för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom att utmana konventioner designar vi premium-elektriska fordon och mobilitetsupplevelser som är enkla, engagerande och distinkta, men som också formar en ljusare, renare framtid för alla.

Vi letar nu efter en tekniker för framdrivningsoperativsystem!
Beskrivning
Propulsion systems operations (PSO) inom System Integration & Testing Operations som du kommer att ingå i Engineering Operations Tribe som en del av Technical Development Organization.
PSO-avdelningens övergripande ansvar är att testa och validera framdrivningssystem för EV, Hybrid och förbränningsmotorsystem för fordon. Våra kunder är NEVS interna, externa OEM: er och andra teknikföretag.
Som framdrivningstekniker kommer du att vara en del av ett team som designer, bygger testriggar med ansvar för att bygga utrustning för att stödja utvecklingen av framdrivningssystem som förbränningsmotorer, hybrid- och elektrisk framdrivningsteknik och avancerade styrsystem. Det innebär m ekaniskt arbete / inspektioner i de olika motorerna och transmissionen som testas i laboratorierna, och i vissa fall kommer du också att utföra testerna.
Vi arbetar i en smidig organisation där teamwork, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Därför måste du vara en bra lagspelare och kontinuerligt sträva efter att göra laget framgångsrikt. Du kommer att arbeta på en intressant arbetsplats med öppensinnade kollegor och en problemlösningsorienterad atmosfär.
Rollen innebär:
- Avancerad konstruktion av fixturer och fästelement enligt ritningar.
- Bygg utrustning utan ritningar eftersom utveckling av nya armaturer är vanligt förfarande för utveckling av framdrivningssystem.
- Analysera motorer och transmissioner.
- Användning av datorstödd maskiner
- Svetsning och bearbetning i olika material

Vi letar efter någon som har:
- Teknisk gymnasium
- Minst 5 års relevant erfarenhet av svetsning, maskiner och mekaniskt arbete.
- Elektrisk / hybrid, förbränning och transmissioner för fordonsupplevelse är meriterande.
- Erfarenhet av att använda datorstödd maskiner är meriterande.
- Kunskap om att använda MS-kontor
- Goda kunskaper och färdigheter i svenska och engelska, både skriftliga och talade.
- Förarlicens B minimum, C eller BE är meriterande

För att lyckas med den här rollen måste du:
- Hantera uppdrag själv i både strukturerade och smidiga miljöer och kunna äga beslut dagligen
- Hantera flera uppgifter och leverera alltid i tid
- Har funktionella och tekniska färdigheter såväl som kommunikationsförmåga.
- Var problemlösning, handlingsorienterad, kreativ och öppen
- Var en entusiastisk person som trivs i en smidig arbetskultur
- Har förmågor att hantera tvetydighet.

- Har en lagspelares egenskaper.

Vi anser verkligen din personliga inställning till tjänsten!

Om oss

Världen är i behov av förändring - och vi i NEVS vill vara med och driva den och samtidigt forma livet för kommande generationer. Det är därför vi fokuserar på att utforma premium-elbilar och smarta mobilitetslösningar som bevisar att det bästa för en kan vara bäst för alla. Det vi gör är inte bara att tillhandahålla ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss för resan

På NEVS är vi vägläggare, förändringsskapare, lösningssökare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

Som ett företag som går mot något nytt ger vi dig möjlighet att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har förmågan att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår gym på betald arbetstid. Du kommer också att få ett extra årligt wellnessbidrag.

I vår organisation letar vi alltid efter nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar detta.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna / IF Metall.

Innan vår rekryteringsprocess har NEVS tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför definitivt all kontakt från mediaförsäljning, rekryteringssidor eller liknande företag!

Buzzord: metalliska material, korrosion, materialingenjör, ytbehandling, testning, krav, validering, verifiering

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontrakttyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/87**
Kontakta	Ronnie Hermansson, ronnie.hermansson@nevs.com +46 520 849 19
Publicerad	**15.Aug.2019**
Sista ansökningsdatum	15.Sep.2019 23:59 CET

HR affärspartner - ref. 178

Logga in och ansökan

NEVS, Trollhättan

HR

Forma rörlighet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för färdigheter för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom att utmana konventioner designar vi premium-elektriska fordon och mobilitetsupplevelser som är enkla, engagerande och distinkta, men som också formar en ljusare, renare framtid för alla. Vi letar nu efter en HR-affärspartner!

Beskrivning

Eftersom vi för närvarande bygger organisationen inom NEVS och växer snabbt, måste vi stärka vår HR-funktion.

Du kommer att gå med i vår HR-avdelning och vara en del av teamet som stöder ledare i våra HR-processer och ger stöd till organisationen. Samtidigt har du också möjlighet att implementera och förbättra både nuvarande och nya processer inom Lärande & Utveckling, och smidigt sätt att arbeta

Eftersom arbete i organisation, där lagarbete, stärkt självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång, måste du vara en bra lagspelare och kontinuerligt sträva efter att göra laget framgångsrikt. Vi kan också se till att du har möjligheter att växa och ta på dig utmaningar!

Rollen som HRBP involverar:

Som HR-affärspartner kommer du att stödja linjecheferna i HR-relaterade frågor. Fokus kommer att ligga på organisationsutveckling, kompetenshantering, talangshantering, prestationshantering och support för att skapa en engagerande arbetsmiljö där medarbetarna ges möjlighet att utnyttja sina styrkor och leverera enligt deras fulla potential.

Denna roll kommer att specialisera sig i lärande och utveckling och du kommer att vara ett stöd för vår utbildningsstrategi, identifiera utbildnings- och utvecklingsbehov och driva lämpliga utbildningsinitiativ.

- Stödja strategisk och praktisk planering av lärande- och utvecklingsaktiviteter.
- Analysera kompetens på olika nivåer i företaget.
- Stöd ledare med rekommendationer om lärande och utvecklingsaktiviteter både på individnivå och teamnivå.
- Följ aktivt nyheterna och trenderna inom Lärande och utveckling och hålla jämna steg med resten av branschen.

Du kommer att agera som kontaktperson till både interna och externa utbildningspartners.

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen inom relevant område eller motsvarande erfarenhet
- Relevant erfarenhet från HR-relaterat arbete
- Erfarenhet från kompetenshantering,
- Erfarenhet och kunskap i Learning management-system är värdefullt.
- Upprättade kontakter och nätverk inom kompetenshantering. Upplevelse av
- Kinesisk kultur är önskvärd, men inte nödvändig.

- Förmåga att tydligt kommunicera på engelska, både talade och skriftliga.

Vi letar efter någon som är:

- Ha integritet och inspirera förtroende,
- Kunna hantera tvetydighet,
- Ha god kommunikationsförmåga, och njut av att presentera inför en folkmassa eller grupp,
- Ha ett sinne för att organisera och förmågan att planera och prioritera.

För att kunna njuta av denna position måste du kunna arbeta oberoende såväl som i team och vara proaktiv.

För denna position är personlig karaktär en viktig faktor!

Om oss

Världen är i behov av förändring - och vi i NEVS vill vara med och driva den och samtidigt forma livet för kommande generationer. Det är därför vi fokuserar på att utforma premium-elbilar och smarta mobilitetslösningar som bevisar att det bästa för en kan vara bäst för alla. Det vi gör är inte bara att tillhandahålla ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss för resan

På NEVS är vi vägläggare, förändringsskapare, lösningssökare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

Som ett företag som går mot något nytt ger vi dig möjlighet att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har förmågan att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår gym på betald arbetstid. Du kommer också att få ett extra årligt wellnessbidrag.

I vår organisation letar vi alltid efter nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar detta.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Innan vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför definitivt all kontakt från mediaförsäljning, rekryteringssidor eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontrakttyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan

Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/88**
Kontakta	Nina Selander, HR Director , nina.selander@nevs.com +46 520 847 2
Publicerad	**16.Aug.2019**
Sista ansökningsdatum	15.Sep.2019 23:59 CET

SLUT